

EL PUENTE DE ALCÁNTARA EN LOS SIGLOS XVII Y XVIII. NOTICIAS SOBRE SU ESTADO Y PLANTEAMIENTO DE RESTAURACIÓN

María CRUZ VILLALÓN

Resumen

Diversas noticias recogidas entre la documentación militar de los siglos XVII y XVIII, dan referencias sobre el deterioro que el puente de Alcántara sufrió en 1648 con motivo de la guerra de Restauración de Portugal y del proyecto de restauración que el ingeniero militar Diego Bordick planteó en 1751, cuyo contenido es además un interesante testimonio de los diversos aspectos de la construcción en el momento.

Palabras clave: Puente de Alcántara, construcción, restauración, ingeniería militar, Diego Bordick, siglos XVII y XVIII.

Abstract

Different documents collected from 17th and 18th century military documentation point to the decay that the bridge underwent in 1648 because of the Restoration war in Portugal. The sources also refer to the restoration project that military engineer Diego Bordick proposed in 1751, a rich reference to the diverse aspects contained in 18th century construction planning.

Keywords: Alcántara bridge, construction, restoration, military engineer, Diego Bordick, XVIIth and XVIIIth century.

Del puente romano de Alcántara apenas se conocen referencias en el siglo XVII. Después de las conocidas reparaciones que se hicieron en el siglo XVI, fundamentalmente en tiempos de Carlos V, se ha supuesto que la obra llegó sin daño hasta los comienzos del siglo XVIII, cuando la guerra de Sucesión provocara la destrucción de uno de sus arcos, que no sería restaurado hasta finales de la misma centuria. Así aparece documentado en el plano que ilustra la obra de Fray Alonso Torres y Tapia sobre la orden de Alcántara, donde se advierte que el segundo arco de la margen derecha fue destruido en 1707¹, y de aquí parte seguramente la referencia que

¹ TORRES Y TAPIA, A. de, *Crónica de la Orden de Alcántara*, Madrid, 1768.

luego transmite Ponz² y ha sido tomada por diversos estudiosos que han tratado sobre la historia del puente³.

Pero algunas noticias documentales que hemos encontrado sobre la Guerra de Restauración de Portugal, vienen a poner de manifiesto que el momento en el que el puente sufrió daños de consideración fue en el siglo XVII, independientemente de otras posibles incidencias en el siglo XVIII a las que pudieran referirse los autores antes mencionados. El puente de Alcántara se sitúa en las inmediaciones de la frontera, y como tal, además de la importancia que cualquier puente supone como elemento en la estrategia militar, lleva añadida la condición de paso inmediato de las tropas entre dos países permanentemente enfrentados, lo que le ha valido en la historia una trayectoria de constantes agresiones, paralelas a los sucesivos actos de guerra en los que se vio envuelta la frontera hispano-lusa desde tiempos medievales.

La guerra de Restauración incidió durante veinte años largos en el territorio extremeño, y de manera particular, conocemos para el año de 1648 las continuas incursiones de las tropas portuguesas en tierra española, reflejadas en Alcántara en una serie de incidencias que repercutieron de modo concreto en su puente al constituir un objetivo fundamental de control. En este sentido, el puente de Alcántara, poco transitado por su situación periférica, tuvo en este momento, como en otros de su historia, un carácter marcadamente militar, constituyéndose en un cuerpo fortificado, alguno de cuyos elementos se recogen en los documentos de guerra.

En el año 1648, durante varios meses, se sucedieron las entradas y ataques de los portugueses a la villa de Alcántara, que habitualmente quedaban detenidas en el puente. En un intento inicial consiguieron entrar hasta la mitad del mismo, burlando las diversas puertas que tenía, y desde esta posición, minaron el segundo arco de la margen derecha. La voladura que provocó la mina hizo que se levantaran algunas losas del pavimento, además de abrir una brecha de veinte pies de ancho, que afortunadamente no llegó a destruir totalmente la traza del arco:...y fue Dios servido que no acabaron de caer las piedras que fundan el arco que llaman claves. Ello permitió restablecer el paso con un puente de madera, que convenientemente se pudo componer con una porción levadiza:...conque sobre ellas (las claves) se ha hecho una puente de madera tan fuerte por agora que puede pasar la artillería por ella en el interior, que en el mismo lugar se hace una levadiza que casi nos ha hecho merced en derribarlo...⁴

² PONZ, A., *Viage de España*, tomo VIII, Madrid, 1784, p. 72.

³ Las vicisitudes del puente a lo largo de la historia, en BLANCO FREJEIRO, A., *El puente de Alcántara en su contexto histórico*, Madrid, 1977. FERNÁNDEZ CASADO, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, 1980. Una aportación más a las actuaciones del siglo XVI: SÁNCHEZ LOMBA, F. M., «Observaciones sobre reformas en el puente romano de Alcántara», *Norba-Arte*, IV, 1984, pp. 312-316.

⁴ *Carta de D. Juan de Santano y Tapia a D. Alonso de Ávila sobre las defensas del puente de Alcántara, de 1º de Abril de 1648*, Colección Aparici, XXVI, p. 120, Instituto de Historia y Cultura Militar, Madrid.

Para entonces el puente tenía seis puertas, que después del embate tuvieron que ser reparadas y fortalecidas, al tiempo que se abrieron dos fosos a la entrada de un lado y de otro para cortar el paso de los dos caminos que confluían en él.

Pocos días después de aquella primera agresión que hemos referido, se producía una nueva entrada enemiga que rompió con petardos dos de las puertas, fortificándose la tropa lusa hasta la mitad del puente, tratando de ganar la torre que se encontraba en el centro del mismo sin éxito. Y a su retirada, una vez más intentó hacer una nueva voladura, que tampoco en esta ocasión logró sus propósitos: *el rebelde trató de demoler el puente costandole mucho trabajo y gente hizo una mina de poca consideración porque se dio mucha prisa por temer el empeño grande en que se... Retirose a los cinco dias bolando la mina una hora despues de su retirada quedando hecho algun daño en el puente pero no tan considerable como se entendio*⁵.

Las últimas referencias que conocemos de este año de 1648, manifiestan cómo las circunstancias obligaron a multiplicar los elementos de defensa con numerosas adiciones, desempeñando la propia brecha que practicaron los portugueses la función de foso: *Que lo que se ha obrado en el puente es dos fosos a las dos puertas de las cavezas con Puente levadizo una fortificacion cubierta a los lados con caponeras, y un cuerpo de guardia alto y vajo, y en la ruina del arco despues de reparado se dejó aquel hueco escarpado por foso, y con Puente levadizo, y en medio del Puente donde estaba la puerta del arco, se fortificó con dos andamios para mosquetería y desde allí estrada cubierta para la cabeza del Puente, y para acavar de todo punto lo que falta seran menester 400 ducados...* Además existía una atalaya de vigilancia y se solicitaba realizar otra en punto conveniente. Para ninguna de las dos, sin embargo, se especifica su ubicación⁶.

El puente de Alcántara, como vemos, debió quedar en mal estado desde mediados del siglo XVII y, aparentemente, a lo largo de más de un siglo, pues no tenemos conocimiento de que se practicase alguna reparación en él hasta la reconstrucción que se hizo en los años finales del siglo siguiente.

Otro documento más en esta trayectoria, es el informe y proyecto que el ingeniero militar Diego Bordick realizó sobre el puente a mediados del siglo XVIII proponiendo su restauración⁷. Data de 1751 y está firmado en Badajoz, donde décadas atrás había desempeñado un importante papel en las obras de fortificación.

El puente se encontraba entonces en el mismo estado en el que lo habían dejado los portugueses en la guerra de Restauración. Ponz, como dijimos, afirmaba

⁵ Consulta de la Junta de Guerra a S.M. dando cuenta de lo que se le ofrece sobre el estado de la Villa de Alcántara con la invasion del enemigo, 3 de Abril de 1648, C.A., XXVI, pp. 122-124, y Carta del Corregidor de Campo al Secretario Orbea sobre la invasión de Alcántara y retirada del Rebelde, 4 de Abril de 1648, C.A., XXVI, pp. 125 y 126.

⁶ Papel del Marqués de Leganés dando su parecer sobre las fortificaciones que habían de hacerse en Alcántara y del coste que tendrían, C.A., XXVI, pp. 130-131.

⁷ Proyecto del Ingeniero Director Dn. Diego Bordick sobre la reparación del famoso Puente de Alcántara en Extremadura, Colección General de Documentos, 4008, I.H.C.M., Madrid.

que durante la guerra de Sucesión, los enemigos destruyeron el segundo arco de la margen derecha, pero Bordik no alude a este hecho, como no queda reflejado tampoco en el plano que luego comentaremos del Archivo Massé, que igualmente atribuye el deterioro de esta parte del puente a los embates de 1648. Pero en el momento, después del paso del tiempo y de los nuevos acontecimientos bélicos, su estado seguramente estaría agravado. El puente, según el informe, amenazaba ya con arruinarse en la parte de la brecha practicada en el siglo pasado que aún continuaba como foso, y Bordick aconsejaba prohibir el paso a cualquier tipo de carruaje, previendo suplir su falta mediante un barco o pontón que cruzase por el río. Además el pavimento del puente y la barandilla del mismo en el sector afectado, se encontraban también en mal estado, por todo lo cual instaba para que se realizase una actuación de urgencia. Sólo el sistema de construcción utilizado por los romanos, a su juicio, había impedido que la agresión sobre el mismo no hubiera sido eficaz: *Dieron lugar los Portugueses en el pasado siglo de minar el arco arruinado q. de el se demuestra, pero su rara construccion burlo el intento por q. Hallandose sus partes disjuntas sin mezclas resaltos ni metales que las encadenasen, pudo el artificio de la exacta regularidad de sus cortes dar lugar a q. Se ventease la Mina y causar algun apartamiento en sus mas proximas partes.* La restauración del puente en el estado en el que se encontraba, requería en primera instancia *consolidar provisionalmente el referido arco con alguna firmeza respecto que sera presiso desmontar todo lo q. Ahora subsiste del referido arco (cuando los costados esten asegurados) por la lecion que Padece pues se debe suponer que la imaginacion de la subsistencia esta igualmente inclinada y suspensa entre el Milagro y el Artificio de la construccion de este Puente...*⁸

Pero, aparte de la necesaria intervención en el puente para restablecer sus habituales funciones, Bordick también hace ver la importancia que tenía la restauración por su significado como patrimonio, manifestando una consciencia del valor del mismo como monumento y evocando la historia del pasado: *La ruina que amenaza se merece tantas atenciones por su magnificencia como por la utilidad del Comercio y de la conservación de estos reinos... que no puedo omitir de hacer presente a V.E. algunas de las más raras prerrogativas que llaman a su alto cuidado a la restauración de este sobervio Edificio y al esplendor que resulta ala Nación Española en restituirla un monumento tan propio de su antiguo lustre, y el honor de haver dado a los antiguos romanos un Emperador tan superior ...*⁹ Y dentro de esta misma línea, emite también su juicio sobre el valor estético de la obra, aconsejando el planteamiento de una correcta y completa restauración: *Sin embargo, de no reconocerse el carácter distintivo de Arquitectura en su confección extra de una suma regularidad tiene un tosco rudentismo por adorno tan propio de la aspera cañada donde está fabricado q. no se puede dexas de celebrar asu aspecto el buen gusto del Arquitecto, ni de admirarse de la paciencia laboriosa de lo antiguo a efecto de conseguir sus empresas, y grangearse la alabanza ala posteridad; se sigue pues de las ex-*

⁸ *Ibidem*, f. 2.

⁹ *Ibidem*, f. 2.

*quisitas circunstancias que refiero como de la magnificencia de la obra el haberme empeñado a la más exacta anatomia de sus partes, y esta me conbence bien intimamente del deplorable estado en que se halla que me persuado cualquier temperamento (en orden a su reparo) inutil, y mal gastado el dinero, y consequentemente q. el más util proyecto sea restituir este puente a su primitivo ser*¹⁰.

Abundando en este aspecto, Bordick establece una apreciación comparativa entre la construcción antigua y coetánea, además de considerar el trabajo de restauración de un puente de esta categoría como obra de la arquitectura civil, lo cual exigiría la presencia de un arquitecto que actuase bajo las directrices del ingeniero: *Sobre este supuesto he puesto toda mi atención a suplir por diversas ideas los medios que los antiguos usavan en sus modos de obras, muchos siglos olvidados y no practicados por los modernos q. fabrican muy diferentemente, y con mui inferior acierto según el sentir de todos los excelentes Arquitectos; y como no aia experiencia que lo manifieste, ni escritos que lo rebelen, conbendrá que la industria supere las dificultades que la practica ordinaria desconoce en esta empresa, y las que se ocultaran solo a los inexpertos, y aunque mi zelo los tenga ya digeridos no puedo producir ideas que puedan variar mucho... en este asumpto q. es puramente de la Architectura Civil.*

*Por lo mismo, sería muy combeniente q. se encontrase un Arquitecto de esta especie tan abonado como experimentado, q. tomase esta empresa pr. Assiento, y esto despues de haverla ocularmente reconocido, pero de cualquier modo que se resuelva la execucion de este reparo, siempre combendra q. aia uno tan capaz como se requiere para las operaciones prácticas de esta especie a expensas de S.M. y ala orden del Yngeniero que dirixa la obra*¹¹.

Otros aspectos que pueden valorarse en este documento son los concretos datos que Bordick proporciona al dar las pautas de la organización del trabajo y desglosar el presupuesto, cuyos conceptos nos dan referencia de los materiales, máquinas, instrumentos, clases de operarios, etc., que demandaba una obra de envergadura como suponía la restauración del imponente puente de Alcántara, todo ello interesante dentro de la historia de la construcción.

Un primer paso antes de realizar la obra debería ser la búsqueda de los materiales necesarios y la exploración de los lugares más cercanos que pudieran proveerlos. Se señala la importancia de la madera como base fundamental de la obras, de tal manera que el volumen que se presupuesta (316.000 reales de vellón), asciende a casi el doble de la piedra que se proyectaba utilizar. Se especifica sin embargo, que su coste era relativo, teniendo en cuenta que una vez finalizada la obra, se podía reutilizar en edificios destinados a la conservación del puente e incluso en otras obras de la villa de Alcántara. Su aplicación era imprescindible para formar la cimbra del arco que se iba a recomponer¹² y para el puente movable que sostuviera

¹⁰ *Ibidem*, ff. 2 vto-3.

¹¹ *Ibidem*, f. 3.

¹² El arco mide de luz 21,40 m y la altura máxima se aproxima a la dimensión de la parte central del puente.

desde la parte superior del puente un andamio ambulante para poder actuar en el intradós del arco, así como otros andamios también volantes que debían disponerse en los costados del puente y a lo largo de las pilas, todo ello de madera. También se haría de madera una *tangada* que pudiese suministrar los materiales desde el río a estas dos especies de andamios¹³.

Era conveniente buscar las mejores calidades y las dimensiones apropiadas. Las especies seleccionadas son la madera de roble, de castaño y del pino, encontrándose la primera en las cercanías de Pedrosí, a catorce leguas de Alcántara, la de castaño en los Hoyos de Acebo, a doce leguas de Alcántara, ambos lugares hacia el norte en dirección a Ciudad Rodrigo, y la tercera en el Pinar de la Bazagona, a veintitrés leguas de Alcántara remontando el curso del Tajo. Señala Bordik además la importancia que a efectos económicos tendría organizar las operaciones de saca, corte y traslado, que no convendrían por vía de la administración oficial por la vigilancia que supondrían, sino más bien cedidas a un maestro de experiencia, como circunstancialmente se podía encontrar en el momento en Alcántara: ...y *aquí lo hay por accidente*¹⁴.

La piedra para recomponer el arco, la estructura sobre el mismo, el pavimento y las barandas del sector dañado, además de las treinta y seis gárgolas que trataban de ponerse a lo largo de todo el puente para que desaguara la avenida superior, suponía también un volumen considerable. Se seleccionaban en el proyecto dos calidades diferentes, dado que la del pavimento debía ser más dura en función de la resistencia al paso de los carruajes. Esta última debía extraerse de la cantera llamada de los *tres estorninos*¹⁵, a legua y media del puente, y el resto en Fuente de Cantos¹⁶ o en Cruz del Reboillo, a tres cuartos de legua, ambas en el camino real que conducía a Piedras Albas¹⁷. Bordick asegura en el informe que estas canteras fueron las que utilizaron los romanos en la primera construcción¹⁸.

Para la obtención de la piedra había que limpiar las canteras, y el proceso comprendía la saca, el desbaste y posteriormente el labrado de la misma para su encaje en la obra, en forma semejante a la antigua. El transporte de los bloques era complejo, particularmente para las piezas mayores como las dovelas de la primera rosca del arco, por sus grandes dimensiones. Se preveía realizar éste *por suspensión en ruedas altas* de modo individualizado, o por arrastre de trineos, todo al cargo de profesionales y canteros que pudieran resolver las dificultades de la carga y descarga de las mismas, lo que encarecía el transporte de las mismas en 50 reales cada una. En total

¹³ *Ibidem*, f. 6.

¹⁴ *Ibidem*, f. 3 vto.

¹⁵ Seguramente la localidad de Estorninos.

¹⁶ Parece equivocación de Bordick. Fuente de Cantos es localidad en el sur de la provincia de Badajoz, bastante alejada de Alcántara.

¹⁷ *Ibidem*, f. 3 vto.

¹⁸ No hay acuerdo sobre la cantera de tiempos romanos. Algunos autores coinciden en Piedras Albas. LIZ GUIRAL, *El puente de Alcántara. Arqueología e historia*, Madrid, 1988, pp. 66-67, la identifica sin embargo a unos 3,4 km por la carretera actual hacia el norte del puente, coincidiendo quizá con la citada en el texto de Bordick como la Cruz del Reboillo.

se preveían unos 204 sillares para dovelas entre las de la primera rosca del arco dañado y las de menor proporción de la segunda rosca. En atención también al transporte y como paso preliminar, se planteaba la necesidad de reparar los caminos que conducían a las canteras¹⁹.

Una vez preparada la piedra, se procedería al asiento de la misma, siendo más elevado el coste de las piezas que iban sobre los arcos, dada la mayor dificultad para colocarlas desde los andamios y debiéndose utilizar además las grúas, molinetes, cabrestantes, etc., estando los asentistas obligados a pagar el justo valor de todas las piedras que se estropeasen en aquellas operaciones. Del mismo modo, también se consideraban en el presupuesto las contingencias de los accidentes o el retraso de tiempo en este trabajo dificultoso y arriesgado de colocar las dovelas y los sillares, ascendiendo por este motivo a 10 reales cada pie de la superficie construida. Una vez asentadas las piezas, se procedería a una obra de *rudentación* como perfeccionamiento final, que estaba previsto no sólo para el sector que se iba a restaurar sino también para la superficie de todo el puente. Otro aspecto que queda también recogido en este informe de Bordick es el de la técnica a emplear para la consolidación del pavimento de la calzada del puente, asentado sobre un lecho compuesto de arcilla seca y cernida, arena fina y cascajo menudo del río, batido todo con un tercio de cal, lo cual debía constituir una masa apropiada para impedir las filtraciones de las aguas superiores en la fábrica del puente²⁰.

De metales serían necesarios doscientos quintales de *hierro de España en barra de todos los tamaños* para la obra, así como para fabricar materiales de construcción y herramientas: *clavazones, aspas, escuadras, pernos y otras urgencias*; cincuenta quintales de plomo de *prevención en caso de convenir retener algunas piedras con gafas u otras industrias*; seis ruedas de bronce de 2 pies de diámetro cada una, que se podrían fundir en Sevilla, y de 16 pulgadas y *a dados y tejuelos* para armar y mover diferentes ingenios, más cincuenta quintales de acero, además del carbón para dos fraguas²¹.

En cuanto a la dirección del trabajo, se consideraba oportuna la participación de varios ingenieros, uno como director de la obra y otros dos subalternos, además de otro ingeniero delineador. Y junto a ellos debía colaborar un arquitecto experimentado en la construcción de puentes que debía ser designado por el Rey, que determinaría también su sueldo, del mismo modo que el de los ingenieros, para los que se especifica la intensidad que conllevaba su trabajo al tener que permanecer en continuidad en la obra.

La administración general se propone a un comisario sin otra ocupación que la intervención y pagar diariamente a los operarios, y la supervisión de obra se encomendaba a dos sobrestantes mayores y otros tres inferiores cuya misión era asistir y revisar las medidas y entregas de los operarios y controlar las máquinas a la

¹⁹ *Ibidem*, f. 5 vto.

²⁰ *Ibidem*, ff. 4 y 5.

²¹ *Ibidem*, f. 6 y 6 vto.

orden del Ingeniero Director. Los primeros cobrarían 20 escudos al mes y los segundos 15 escudos, frente al sueldo que se estimaba oportuno para el arquitecto de 1000 reales al mes. Los materiales, efectos y máquinas de la obra requerirían también un guarda de almacén y un guarda de parque.

Entre los obreros constan los carpinteros, herreros y albañiles: un maestro carpintero *de ribera* y otro de cortes con dos oficiales, dos aserradores y cuatro peones robustos; un maestro herrero con dos oficiales y dos peones para el gobierno de dos fraguas, un maestro alarife con dos albañiles y dos peones. Además se contaba también con la asistencia de miembros de la marina: un contraamaestre y ocho hombres de marina para el gobierno de la tangada y dos grumetes *ágiles para gatear en las maniobras*, que pudieran prestar servicio en el manejo de los cabrestantes, molinetes, cables, cuerdas y poleas, así como en el movimiento del puente movable y de los andamios volantes. Además se requería personal también para la maniobra de las cimbras, máquinas, andamios, cabrias, grúas, plataformas y tangada, cuyo trabajo podría contratarse a destajo. El montante total del contrato del personal laboral ascendía a 230.000 reales de vellón, sin incluir la asignación de los ingenieros y previendo la manutención del mismo²². Bordick solicitaba al Rey en el proyecto la franquicia de víveres, tal como se le había concedido en la obra de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, en previsión de una mejor organización del trabajo, y atendiendo a la distancia entre la villa de Alcántara y el puente, así como a la escasez de suministros que en el momento dominaba allí²³.

Otros gastos añadidos remiten a la apertura de dos caminos que bajasen de un lado y otro del río, desde el Camino Real hasta el lecho del mismo, para el embarque y desembarque en el pontón que sería necesario instalar en tanto durase la obra y el puente estuviese cortado; a la construcción de almacenes, cobertizos y obradores para guardar los pertrechos y metales, y a la explanación de terreno con el fin de crear una plataforma en lugar inmediato en la que se pudiera depositar la madera, trazar las cimbras y el puente movable y construir los andamios, máquinas, grúas y demás ingenios necesarios²⁴.

Otro aspecto de interés también dentro de esta partida de gastos varios, se refiere a las obras que debían poner en defensa al puente como obra militar: la restauración de la plaza y de la fortaleza del mismo, el ensanche de las entradas del puente para construir en ellas cuerpos de guardia con sus estacadas y sus rastrillos, además de otras dependencias necesarias para su custodia²⁵.

La obra se preveía para tres años, según se especifica a la hora de precisar el contrato del arquitecto, y se presupuestaba en total en 1.158.707 reales de vellón. Pero la realidad es que no se conoce siquiera la respuesta oficial al proyecto. La última información que tenemos sobre este asunto es una carta en la que Bordick reclamaba una resolución sobre el urgente restablecimiento del puente, pero sólo sabemos

²² *Ibidem*, ff. 14 vto y 15.

²³ *Ibidem*, f. 3 vto.

²⁴ *Ibidem*, f. 5 vto.

²⁵ *Ibidem*, f. 5.

con certeza que este se restauró definitivamente tiempo después, según noticias de Ponz, que dice en su *Viaje de España* que al término de su libro, en 1784, se habían concluido las obras²⁶.

El informe de Bordick iba acompañado de planta y alzado que ilustraban el proyecto y hoy no se encuentran con él. Pero otros planos del siglo XVIII pueden dar idea del estado en el que entonces se encontraba el puente. Concretamente, el plano perteneciente al Atlas Massé y publicado por A. Bonet Correa²⁷, dice en su leyenda que todavía en 1715, fecha que indica cuándo se realizó el plano, el puente subsistía según su antiguo estado pese al daño que trataron de causarle los portugueses en 1648 (Lams. 1 y 2). En la planta se aprecia el destrozo de la fábrica del segundo arco de la margen derecha, como se refleja en los documentos del siglo XVII que hemos recogido. En este mismo estado lo debió reconocer el ingeniero Bordick, según los detalles de su informe, y aún en 1768 debía seguir en estado semejante, como lo vemos en la nueva representación correspondiente al libro antes citado de Torres y Tapia sobre la Orden de Alcántara. Otro testimonio es la maqueta que publica Fernández Casado, que muestra de modo plástico los destrozos de arco, los flancos del puente y el pavimento del mismo en el sector afectado. Pero en ella se señalan además los problemas de los pilares que no se habían referido en el proyecto de Bordick²⁸, que afirmaba que el puente, salvo los daños consabidos del arco, se encontraba en perfecto estado, del mismo modo que se reseña en el plano del Atlas Massé. La maqueta se ha considerado del siglo XVIII, pero no tiene una fecha concreta ni se conoce tampoco al autor que dejó la firma en ella.

Sí se ve entre los dos planos aludidos una cierta variación en las líneas defensivas de los extremos del puente, y en el de Torres y Tapia, más reciente, se aprecia la ampliación de los edificios y cuerpos que fortificaban al puente. En este tramo de tiempo, atendiendo a los recursos más urgentes, como se conoce para otras actuaciones a lo largo de esta frontera, debió prestarse atención fundamentalmente a las razones de guerra, frente al mayor coste de una completa restauración del puente como planteaba Bordick. Finalmente, en el plano de Laborde y otros posteriores del siglo XIX, se nos presenta un puente exento de aditamentos militares, concentrándose éstos a partir de ahora en ambas entradas como puntos de control. Actualmente, la Torre del Oro, en la entrada de la margen derecha, puede testimoniar aquel aparato de

²⁶ PONZ, *op. cit.*, p. 72.

²⁷ BONET CORREA, A., *Cartografía militar de plazas fuertes y ciudades españolas, siglos XVII-XIX*, Madrid, 1991, lams. 5 y 6.

²⁸ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.* Se alude en la leyenda de la maqueta a la quiebra de uno de los *sustentantes del arco*, desde el arranque del arco hasta el *botion gótico de el*. Y especifica que la quiebra iba desde la esquina hasta el zócalo. También que la torre del Águila, que es la que se encontraba en el centro del puente, tenía asimismo quiebras, y que una de las pilastras estaba desencajada del macizo del puente, con una quiebra en toda su altura. Todo concuerda más con los daños posteriores de la guerra de la Independencia, aunque siempre se cita la caída del arco que aquí aparece en su sitio. Con anterioridad sin embargo, parece que una riada había provocado la rotura de uno de los pilares: CARDIÑANOS BARDECI, I., *Puentes de Extremadura*, Diputación de Badajoz, 2003, p. 96.

construcciones militares que seguramente desaparecerían en la reconstrucción decimonónica del puente²⁹.

Poco después, como se sabe, los incidentes de la guerra de la Independencia volvieron a poner en juego de nuevo el puente de Alcántara como objetivo de la estrategia militar, y en este caso, finalmente se logró el propósito de derruir el siempre castigado segundo arco de la margen derecha (1810). La restauración de este destrozo y de las descompensaciones que la fábrica sufrió a consecuencia del mismo, tuvieron lugar entre 1856 y 1859, y sus resultados son los que se pueden contemplar en la actualidad. Si aludimos aquí a esta fase más reciente del siglo XIX, fuera ya de los márgenes de nuestro trabajo, es por el interés que la parte gráfica del proyecto tiene como posible recomposición visual de aspectos que constaban en el informe de Bordick. El ingeniero Alejandro Millán, autor del nuevo proyecto, dejó magníficos y monumentales diseños del puente y de las máquinas, cimbras e ingenios, que son testimonios de primer orden en la historia de la ingeniería y que, con avances lógicos, pueden sugerir el sistema y los útiles de trabajo que en el tiempo de Bordick hubieron de disponerse para abordar una obra de tanta dimensión³⁰.

²⁹ Sobre el puente como elemento fortificado: NAVAREÑO MATEOS, A., *Arquitectura militar de la Orden de Alcántara en Extremadura*, pp. 101-103, y RODRÍGUEZ PULGAR, C., *El puente de Alcántara: reconstrucción en el siglo XIX*, Cáceres, 1992, pp. 29-31 ss.

³⁰ LOZANO BARTOLOZZI, M. M. *et al.*, *Arquitectura, urbanismo e ingeniería sobre el papel. Cáceres. Siglos XV al XX*, Badajoz, 1992, pp. 54-62 ss.; RODRÍGUEZ PULGAR, *op. cit.*, pp. 81 ss.